



## Essay

### FRIEDRICH LIST, DIE EISENBAHN, DAS MILITÄR UND EUROPA<sup>1</sup>

*Von Jan Musekamp*

„Noch niemals sind den Regierungen in Deutschland so viele Mittel dargeboten worden, das ganze Territorium auf eine Weise in Verteidigungszustand zu setzen, die mit dem gesellschaftlichen Verkehre so sehr im Einklange steht und demselben einen neuen Aufschwung gibt. Statt daß jede Vermehrung der Streitmacht, bei welcher die bewegende Kraft eine Hauptrolle spielt, in der Regel eine Vermehrung der Staatsausgaben zu Folge hat, findet diesmal beinahe das Gegenteil statt, und es ist gewiß nicht zuviel gesagt, wenn wir behaupten, daß seit Erfindung der Buchdruckerkunst sich nichts zugetragen habe, was der durch Eisenbahnen und Dampfwagen erzeugten Beschleunigung und Erleichterung des öffentlichen Verkehrs rücksichtlich der Folgen an die Seite gesetzt werden könnte.“<sup>2</sup>

Dieses Zitat des deutschen Volkswirts und Politikers Friedrich List von Mitte der 1830er-Jahre macht die zwei Hauptargumente der Befürworterinnen und Befürworter des Baus von Eisenbahnen deutlich, nämlich wirtschaftliche und militärische. Überraschenderweise kommt List im Laufe seiner Abhandlung zu dem Schluss, dass gerade die letztere Bedeutung zu einem friedlichen, zusammenwachsenden Europa führen müsse. So ermögliche ein gut ausgebautes Eisenbahnsystem nicht nur eine schnelle und relativ kostengünstige Mobilisierung von Truppen im Kriegsfall, sie führe auch zu einer schnellen Demobilisierung. Im Ergebnis würden nationale Eisenbahnsysteme, die von den wirtschaftlichen, politischen und militärischen Zentren europäischer Staaten ausgehen, einen Angriffskrieg völlig unmöglich machen, da die Eisenbahnsysteme auch eine effektive Verteidigung ermöglichen. List versteht deshalb Eisenbahnsysteme zunächst als „Kriegsmilderungs-“, dann als „-abkürzungs- und -verminderungsmaschine“ und schließlich als „eine Maschine, die den Krieg selbst zerstört“. Diese Ansichten sind nur vor dem Eindruck der zwischen 1789 und 1815 tobenden europäischen militärischen Auseinandersetzungen zu verstehen, die List – geboren 1789 in Reutlingen – als Heranwachsender unmittelbar miterlebte. Der starke Wunsch nach einem friedlichen Europa, aber auch einem von List vertretenen politischen und wirtschaftlichen Zusammenwachsen Deutschlands wiederum ist vor dem Hintergrund der Zeit zahlreicher klein- und mittelgroßer deutscher Staaten zu verstehen.

---

<sup>1</sup> Essay zur Quelle: List, Friedrich: Deutschlands Eisenbahnsystem in militärischer Beziehung (1834–1836).

<sup>2</sup> Vgl. die Quelle zu diesem Beitrag: List, Friedrich, Deutschlands Eisenbahnsystem in militärischer Beziehung (1834–1836), in: v. Beckerath, Erwin; Stühler, Erwin (Hgg.), Friedrich List. Schriften zum Verkehrswesen. Teil 1, Friedrich List. Schriften, Reden, Briefe, Bd. 3, Berlin 1929, S. 260–269, hier S. 264–268, Zitat S. 263. Im Folgenden stammen alle Quellenzitate, soweit nicht anders vermerkt, aus den hier mit veröffentlichten Quellenausschnitten.

Friedrich Lists Biografie ist Ausdruck dieser visionären Haltung. Während seiner Tätigkeit in der württembergischen Verwaltung bezog er wiederholt Stellung nicht nur zu Fragen einer württembergischen Verfassung sondern initiierte auch die Gründung der ersten wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät an einer deutschen Universität, und zwar in Tübingen. Von List ging 1819 die Gründung eines Deutschen Handels- und Gewerbevereins aus, der eine wesentliche Rolle bei der Verwirklichung des Deutschen Zollvereins 1834 spielte. 1820 wurde er in das württembergische Parlament gewählt, wo er zu einem scharfen Kritiker der bestehenden Verwaltung und Gesetzgebung wurde. 1821 wurde ihm aufgrund einer kritischen Petition der Prozess gemacht, dessen für ihn ungünstiger Ausgang ihn 1822 bewog, ins Ausland zu gehen. Nach Stationen in der Schweiz, Paris und London kehrte er nach Württemberg zurück, wurde verhaftet und 1825 unter der Auflage freigelassen, in die USA zu emigrieren. Hier hatte er bis 1832 die Gelegenheit, das amerikanische Wirtschafts- und Eisenbahnsystem zu studieren und beteiligte sich an einer der ersten amerikanischen Eisenbahngesellschaften. Nach seiner Rückkehr avancierte er angesichts dieser Erfahrungen zu einem führenden Protagonisten der Errichtung eines deutschen Eisenbahnnetzes. Die vorliegende Quelle entstand zwischen 1834 und 1836, kurz nachdem er wesentlichen Anteil an der Projektierung der ersten sächsischen Eisenbahn hatte, dabei aber auch den persönlichen finanziellen Ruin erleben musste.<sup>3</sup>

List veröffentlichte seine von den Zeitgenossen vielfach belächelten Visionen eines aufgrund der wirtschaftlichen und militärischen Bedeutung von Eisenbahnen friedlich zusammenwachsenden Europas, bevor in den 1840er- bis 1860er-Jahren tatsächlich die großen europäischen Eisenbahnnetze entstanden. Anhand der zeitgenössischen Diskussionen soll ausgehend von Lists Ideen im Folgenden am preußischen Beispiel untersucht werden, inwieweit die Dichotomie von ökonomischen und militärischen Überlegungen tatsächlich zur Verwirklichung seiner Visionen hinsichtlich eines zukünftig zusammenwachsenden Deutschland und Europa führten. Wenn List neben militärischen Überlegungen auch von einem deutschen Eisenbahnsystem als „Quelle unermesslicher Wohltaten“ spricht, die aus der zentralen geografischen Lage Deutschlands und der daraus resultierenden Mittlerrolle im internationalen Handel resultiert, so finden sich in seinen Ausführungen die untrennbar miteinander verbundenen militärischen und wirtschaftlichen Aspekte in den zeitgenössischen Diskussionen um den Bau von Eisenbahnen wieder. Die Traditionslinien eines solchen Denkens über Infrastrukturprojekte führen weit zurück. Schon das Römische Reich legte Wert auf gut ausgebaute Fernstraßen, die dem Handel und dem Militär des Imperiums gleichermaßen dienten. Einen direkteren Einfluss hatten die Erfahrungen der napoleonischen Zeit, als zunächst Frankreich und dann auch andere europäische Staaten mit groß angelegten Infrastrukturmaßnahmen ihre Machtbereiche in wirtschaftlicher und militärischer Hinsicht zu festigen gedachten.<sup>4</sup>

Lists Überlegungen wurden in den Diskussionen um ein preußisches Eisenbahnnetz vielfach aufgegriffen, ohne dass er explizit genannt wurde. Während der wirtschaftliche Nutzen der Eisenbahn angesichts englischer Beispiele sehr früh weitgehend unstrittig

---

<sup>3</sup> Wendler, Eugen, Biographischer Abriss von Lists Leben und Wirken, in: Wendler, Eugen (Hg.), „Die Vereinigung des europäischen Kontinents“. Friedrich List – Gesamteuropäische Wirkungsgeschichte seines ökonomischen Denkens, Stuttgart 1996, S. XIII–XX.

<sup>4</sup> Osterhammel, Jürgen, Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts, München 2009, S. 1013.

war, so dauerte es einige Zeit, bis sich auch die Idee des militärischen Nutzens in der preußischen Regierung durchsetzte. Von großer Bedeutung war dabei eine 1836 vom Staat in Auftrag gegebene Untersuchung. Darin zeigten Experten einhellig die strategische Bedeutung von Eisenbahnen auf und plädierten für den Bau einzelner Strecken allein aus militärischen und nicht aus ökonomischen Gründen.<sup>5</sup> Trotzdem wies das preußische Eisenbahngesetz von 1838 die finanzielle Verantwortung für den Bau von Bahnen zunächst Privatunternehmern zu, die auf dieser Grundlage allein nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten die ersten Bahnen planten und ermöglichten. In einem kurzlebigen Eisenbahnfieber wurden so einige Verbindungen insbesondere im wirtschaftlich vergleichsweise hoch entwickelten preußischen Rheinland errichtet, die 1842 auch schon den ökonomisch wichtigen Anschluss an die Systeme der belgischen und französischen Bahnen realisierten. Zumindest in wirtschaftlicher Hinsicht scheinen sich die europäischen Visionen Lists im preußisch-belgisch-französischen Raum früh verwirklicht zu haben. Wahrscheinlich ist es angesichts dieser Verflechtung kein Zufall, dass dieser Raum etwa ein Jahrhundert später wichtiger Motor für die zunächst wirtschaftliche und später auch politische Einigung Westeuropas werden sollte. Auch Berlin entwickelte sich in dieser Zeit bereits zu einem Eisenbahnknotenpunkt, bis angesichts vielfach unerfüllter Gewinnerwartungen der Investoren dieser Eisenbahnboom Anfang der 1840er-Jahre zu Ende ging.<sup>6</sup>

Gleichzeitig mehrten sich Stimmen, die Lists Gedanken folgend aus strategischen Gesichtspunkten ein stärkeres Engagement des Staates forderten. In einer Stellungnahme für das preußische Innenministerium von 1839 griff der rheinische Eisenbahnpionier und Politiker David Hansemann Lists Überlegungen zum militärischen Nutzen auf und erklärte, der Staat solle den Wert der Eisenbahn in Kriegs- und Friedenszeiten erkennen und nach dem britischen und US-amerikanischen Beispiel die Bahn zum Truppentransport nutzen, um nicht nur für externe Konflikte gewappnet zu sein, sondern auch interne Aufstände leichter unterdrücken zu können.<sup>7</sup> Auch in der preußischen Regierung setzte sich allmählich die Vorstellung durch, dass zu Zwecken der Errichtung eines Eisenbahnnetzes, das alle Landesteile in wirtschaftlicher und strategischer Hinsicht verbinden würde, neben die privaten Investoren der Staat treten müsse, der durch Kreditgarantien und direkte Beteiligung den zügigen Ausbau in seinem Sinne zu beeinflussen habe. Eine wichtige Rolle spielte dabei zum einen der seit 1840 regierende König Friedrich Wilhelm IV., der ein starker Befürworter von Eisenbahnen war. Zum anderen erfüllte sich zu dieser Zeit aber auch ein weiteres Postulat Lists. So beobachtete man in Preußen mit Sorge, dass in Frankreich mehrere Bahnen bis an die Ostgrenze des Reiches geplant wurden und Preußen damit strategische Nachteile entstünden.<sup>8</sup> Aus diesem Grund entschied sich die preußische Regierung unter dem Einfluss des Generalstabs zu einer stärkeren Berücksichtigung militärstrategischer Interessen beim weiteren Ausbau des Netzes.

---

<sup>5</sup> Bremm, Klaus-Jürgen, Die Eisenbahnen in der Revolution von 1848/49 – Sieg der Reaktion mit Hilfe revolutionärer Technik, in: Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (Hg.), Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 2006/2007, Hövelhof 2006, S. 25–30, bes. S. 57–61.

<sup>6</sup> Roth, Ralf, Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914, Ostfildern 2005, S. 61–66.

<sup>7</sup> Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz (GStA PK), I. HA, Rep. 77, Tit. 258, Nr. 27, Bl. 3–5.

<sup>8</sup> Bremm, Klaus-Jürgen, Von der Chaussee zur Schiene. Militärstrategie und Eisenbahnen in Preußen von 1833 bis zum Feldzug von 1866, München 2005, S. 63–64.

Auch zu diesem Zweck berief der preußische König 1842 den Ständischen Ausschuss ein, ein Beratungsgremium von Abgeordneten der Landstände der Provinzen. Neben anderen Themen wurde insbesondere der Plan der Regierung diskutiert, eine Reihe von preußischen Bahnlinien finanziell zu unterstützen, die als politisch, wirtschaftlich und strategisch wichtig angesehen wurden. Damit folgte die preußische Regierung früheren Überlegungen Friedrich Lists. Das Gremium unterstützte das Vorhaben und betonte insbesondere die Rolle der Bahnen für die Stärkung des Gefühls der Zugehörigkeit zu einer „geschlossenen Nationalität“.<sup>9</sup> Am 22. November 1842 erließ der König eine Kabinettsorder, die die Einrichtung eines Eisenbahnfonds zur Beteiligung des Staates an Bahnprojekten sowie die Gewährung von Zinsgarantien auf Privatinvestitionen vorsah, um eine „Verbindung der Hauptstadt mit den Provinzen und der Provinzen unter einander vermittelt umfassender, in den Hauptrichtungen das Ausland berührender, Eisenbahn-Anlagen“ zu erreichen.<sup>10</sup>

Eine der wichtigsten Bahnlinien war die Verbindung zwischen Berlin und Königsberg, die als Königlich Preußische Ostbahn (kurz: Ostbahn) in die Geschichte eingehen sollte. An den Diskussionen um diese Strecke lässt sich nicht nur die Dichotomie zwischen militärstrategischen und wirtschaftlichen Interessen besonders gut zeigen, sondern auch die Vorstellung des wirtschaftlichen Austauschs mit dem Russischen Reich. 1843 forderten so die Vertreter des Kreises Meseritz (das heute polnische Międzyrzecz), einer ethnisch gemischten deutsch-polnischen Region, dass die Ostbahn durch ihre Region führen müsse, um sie einerseits wirtschaftlich mit dem Rest des Landes zu verbinden und andererseits eine rasche Mobilisierung im Kriegsfall zu ermöglichen.<sup>11</sup> Auch eine Expertise des Kriegsministeriums von 1845 betrachtete in diesem Sinne die Ostbahn als entscheidend für Preußens zukünftige Abwehr eines russischen Angriffs.<sup>12</sup> Nachdem zwei Jahre später die Mehrheit der von der Regierung geforderten Bahnlinien entweder im Bau befindlich oder abgeschlossen war, fand die Ostbahn trotz staatlicher Unterstützung allerdings immer noch keine privaten Investoren. Dies lag insbesondere daran, dass kaum größere Städte an der geplanten Linie lagen und der wirtschaftliche Erfolg damit fraglich war. Dies alarmierte den preußischen Kriegsminister, der 1846 auf das Fehlen einer durchgehenden Ost-West-Verbindung verwiesen hatte und befürchtete, dass Preußen angesichts neu fertiggestellter französischer Bahnlinien einen möglichen französischen Angriff nicht abwehren könne.<sup>13</sup> Damit folgte er Überlegungen Lists, der davor gewarnt hatte, dass „jede Meile Eisenbahn, die eine benachbarte Nation früher fertig hat als wir, jede Meile, die sie mehr besitzt als wir, [...] ihr in strategischer Hinsicht ein Übergewicht über uns“ gibt. In der Folge beschloss die Regierung, die Ostbahn als erste Staatsbahn zu errichten. Der zur Genehmigung einer Eisenbahnleihe 1847 einberufene Vereinigte Landtag befürwortete generell den Bau aus staatlichen Mitteln.

---

<sup>9</sup> Die Verhandlungen der Vereinigten ständischen Ausschüsse über die Eisenbahnfrage in Preussen im Jahre 1842, in: Archiv für Eisenbahnwesen 4 (1881), S. 1–21, bes. S. 8.

<sup>10</sup> Allerhöchste Kabinettsorder vom 22. November 1842, wegen des verheißenen Steuer-Erlasses und über die Beförderung einer umfassenden Eisenbahn-Verbindung zwischen den verschiedenen Provinzen der Monarchie, in: Gesetzessammlung für die Königlichen Preußischen Staaten 25 (1842), Nr. 2308, S. 307–309, bes. S. 308.

<sup>11</sup> GStA PK, I. HA, Rep. 77, Tit. 258a, Nr. 46, Bd. 1, S. 6–7.

<sup>12</sup> Bremm, Klaus-Jürgen, Von der Chaussee zur Schiene. Militärstrategie und Eisenbahnen in Preußen von 1833 bis zum Feldzug von 1866, München 2005, S. 110–111.

<sup>13</sup> Mitchell, Allan, The Great Train Race. Railways and the Franco-German Rivalry, 1815–1914, New York u.a. 2000, S. 61.

Wieder wurde neben den wirtschaftlichen Gesichtspunkten auch die militärische Bedrohung durch Frankreich und Russland betont, der es zu begegnen gelte. Ob allerdings der zwischen Preußen, Belgien und Frankreich sich dynamisch entwickelnde grenzüberschreitende Handel auf das preußisch-russische Beispiel übertragen lasse, wurde bezweifelt. So hindere die zu dieser Zeit bestehende wirtschaftliche Abschottung Russlands, die als „eiserne Mauer“ bezeichnet wurde, entsprechende Entwicklungen.<sup>14</sup> Wenn die Anleihe zu diesem Zeitpunkt abgelehnt wurde, so ist der Grund in den politischen Unruhen des Vormärz zu suchen. So war der König nicht bereit, den Forderungen des Vereinigten Landtages nach mehr politischen Rechten nachzugeben und sah sich deshalb mit einer Ablehnung seiner Vorlage konfrontiert.<sup>15</sup>

Nach der Revolution von 1848/49 kehrte die Ostbahn rasch auf die politische Agenda zurück. Mittlerweile war der Eisenbahnpionier David Hansemann preußischer Finanzminister geworden und trieb den Bau auf Staatskosten energisch voran. Im November 1849 schließlich genehmigten die neu gewählten Abgeordneten des preußischen Parlaments die notwendige Staatsanleihe und der Bau konnte bis 1857 abgeschlossen werden.

Nicht verwirklicht worden war zunächst die bereits in den frühen Plänen vorgesehene Verbindung der Ostbahn mit dem russischen Eisenbahnnetz. In den entsprechenden Diskussionen rückten neben strategischen und wirtschaftlichen Argumenten zunehmend auch europäische Argumente in den Vordergrund. So brächte die Verbindung der Netze eine wichtige Verbindungslinie zwischen West- und Osteuropa, die helfen würde, die steigenden Verkehrsströme zu bewältigen. 1847/48 betonte der preußische Handelsminister die Bedeutung der grenzüberschreitenden Verbindung für den Handel, wenn dereinst die Handelsblockade Russlands aufgehoben würde. Der Abgeordnete Bauer der preußischen Nationalversammlung machte den Bau abhängig von der zukünftigen Aufhebung dieser Blockade, die nur eine Frage der Zeit sei. Er ging davon aus, dass „die Weltgeschichte die chinesische Mauer [...] in Trümmer stürzen wird, und wenn dann der Strom des geistigen und materiellen Verkehrs hinwegbrausen wird über die Stätte dieser Mauer, dann werden wir mehrere Eisenbahnen über diese Stätte hinwegbauen“.<sup>16</sup> Diese Vision stand ganz in der Tradition der zehn Jahre zuvor von List angestellten Überlegungen, die Deutschland in der Rolle einer „Spedition des europäischen Kontinents“ sahen.

Eine Untersuchung der Eisenbahnentwicklung in Russland würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen.<sup>17</sup> Es ist aber wichtig zu betonen, dass die Diskussionsstränge ganz ähnlich waren, wenn auch die Idee eines Eisenbahnnetzes sich erst seit den späten 1850er-Jahren manifestierte. Im Krimkrieg hatten russische Militärstrategen das

---

<sup>14</sup> Bleich, Eduard (Hg.), Der Erste Vereinigte Landtag in Berlin 1847. Dritter Theil. Verhandlungen nach den stenographischen Berichten. 19. Mai bis 11. Juni: Seite 829–1668, Berlin 1847, S. 1454, S. 1487.

<sup>15</sup> Roth, Ralf, Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914, Ostfildern 2005, S. 87–88.

<sup>16</sup> Stenographische Berichte über die Verhandlungen der zur Vereinbarung der preußischen Staats-Verfassung berufenen Versammlung. Zweiter Band. Neununddreißigste bis zweiundsiebzigste Sitzung, vom 15. August bis 11. Oktober 1848. S. 783 bis 1512, in: Preußischer Staats-Anzeiger 2 (1848), Neununddreißigste bis zweiundsiebzigste Sitzung, vom 15. August bis 11. Oktober 1848, S. 783–1512, bes. S. 799, S. 801–803, S. 805.

<sup>17</sup> Vgl. dazu Schenk, Frithjof Benjamin, Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter, Stuttgart 2014.

Problem fehlender Eisenbahnverbindungen vom Zentrum in die Peripherie erkannt und beeinflussten in der Folge den Bau neuer Linien entscheidend.<sup>18</sup> Ein Argument für die schnelle Verwirklichung der Anbindung des preußischen an das russische Eisenbahnnetz war der russische Plan, die eigenen Ostseehäfen zügig an das Hinterland anzuschließen. Auf preußischer Seite fürchtete man schon in den 1840er-Jahren für diesen Fall die Umleitung russischer und polnischer Waren von den Ostseehäfen Danzig und Königsberg hin zu russischen Häfen; gleiche Befürchtungen bestanden auf russischer Seite.<sup>19</sup> 1861 schließlich wurden die preußischen und russischen Eisenbahnnetze miteinander verknüpft und leiteten im Verbund mit schrittweisen Handelserleichterungen einen nie dagewesenen Handels- und Reiseverkehr zwischen West- und Osteuropa ein. Auch die Zeitgenossen waren sich der europäischen Dimension dieser Verknüpfung bewusst. So war die erste Lokomotive, die von Russland kommend nach Preußen einfuhr, nicht nur mit preußischen und russischen sondern auch mit einer französischen Flagge geschmückt.<sup>20</sup>

Fünf Jahre nach Abschluss seines bedeutendsten Werkes *Das nationale System der politischen Ökonomie* machte Lists von Verzweiflung über die mangelnde Anerkennung getriebener Freiheit 1846 im Alter von 57 Jahren seine weitere Einflussnahme in deutschen Eisenbahnangelegenheiten zu Nichte. Inwieweit aber erfüllte sich Lists Vision eines dank der Eisenbahn friedlich zusammenwachsenden Europas? Die wirtschaftliche Entwicklung, internationale Organisationen und die Rolle der Eisenbahn in militärischen Konflikten ergeben hier ein gemischtes Bild. 1848 nutzte das preußische Militär zum ersten Mal die Eisenbahn als Mittel, durch massive Truppentransporte die revolutionären Erhebungen in Preußen, Baden und Sachsen niederzuschlagen. Jürgen Bremm bezeichnete diesen Einsatz treffend als „Sieg der Reaktion mit revolutionärer Technik“.<sup>21</sup> Bei der Niederschlagung des polnischen Januaraufstands von 1863/64 bestätigte sich dann auch in Russland die Bedeutung strategischer Bahnlinien.<sup>22</sup> In den folgenden Konflikten nicht nur in Preußen sondern auch anderswo in Europa und der Welt diente die Eisenbahn den Militärs häufig als wichtiges, manchmal entscheidendes Instrument der Kriegsführung.

Auf der anderen Seite war die Eisenbahn im Verein mit anderen Neuerungen wie dem Dampfschiff und dem Telegrafem aber auch Katalysator für einen sprunghaften Anstieg des europäischen und globalen wirtschaftlichen Austauschs, der sich zwischen 1850 und 1913 verzehnfachen sollte. Gleichzeitig führte dies zu einem verstärkten internationalen Austausch von Ideen sowie technischen und kulturellen Innovationen. ArbeitsmigrantInnen, Handlungsreisende und TouristInnen folgten diesem Muster einer wachsenden Mobilität immer größerer Bevölkerungsgruppen.<sup>23</sup> Dies gilt nicht nur für Westeuropa. Anders als die in den ersten Überlegungen der Verbindung des russischen

---

<sup>18</sup> Heywood, Anthony J., „The Most Catastrophic Question“. *Railway Development and Military Strategy in Late Imperial Russia*, in: Otte, Thomas G.; Neilson, Keith (Hgg.), *Railways and International Politics. Paths of Empire, 1848–1945*, Military History and Policy, London, New York 2006, S. 45–67, bes. S. 45–50.

<sup>19</sup> GStA PK, I. HA, Rep. 77, Tit. 259, Nr. 4.

<sup>20</sup> N.N., Eydtkuhnen. 23 kwietnia, in: *Dziennik Poznański*, 28.04.1861, S. 1.

<sup>21</sup> Bremm, Klaus-Jürgen, *Von der Chaussee zur Schiene. Militärstrategie und Eisenbahnen in Preußen von 1833 bis zum Feldzug von 1866*, München 2005, S. 146-154.

<sup>22</sup> Schenk, Frithjof Benjamin, *Imperiale Raumerschließung. Die Beherrschung der russischen Weite*, in: *Osteuropa* 55 (2005), 3, S. 33-45, bes. S. 40.

<sup>23</sup> Osterhammel, *Die Verwandlung der Welt*, S. 102.

mit dem preußischen Eisenbahnnetz geäußerten Bedenken vermuten ließen, stieg auch der preußisch/deutsch-russische Handelsaustausch seit den 1860er-Jahren bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs deutlich an. Diese zunehmende internationale Verflechtung machte eine stärkere internationale Absprache und Harmonisierung erforderlich. In der Folge entstanden zahlreiche internationale Organisationen, die dem grenzüberschreitenden Charakter dieses wirtschaftlichen Austauschs Rechnung trugen und verbindliche internationale Regeln in den Bereichen Telegraf (Internationaler Telegraphenverein von 1865), dem Postwesen (Weltpostverein von 1874) und anderen Bereichen schufen. Auch die seit 1851 stattfindenden internationalen Weltausstellungen sind Ausdruck dieser friedlichen Internationalisierung der Welt, deren Visionär Friedrich List diese Entwicklungen leider nicht mehr erleben konnte. Wenn auch der Erste und der Zweite Weltkrieg diesen Prozess abrupt unterbrachen, so hat sich seitdem doch Lists Vision zumindest für die Europäische Union zum großen Teil bewahrheitet.

---

#### *Literaturhinweise*

- Bremm, Klaus-Jürgen, Von der Chaussee zur Schiene. Militärstrategie und Eisenbahnen in Preußen von 1833 bis zum Feldzug von 1866, München 2005.
- Heywood, Anthony J., „The Most Catastrophic Question“. Railway Development and Military Strategy Late Imperial Russia, in: Otte, Thomas G.; Neilson, Keith (Hgg.), Railways and International Politics. Paths of Empire, 1848–1945, London u.a. 2006, S. 45–67.
- Mitchell, Allan, The Great Train Race. Railways and the Franco-German Rivalry, 1815–1914, New York u.a. 2000.
- Schenk, Frithjof Benjamin, Russlands Fahrt in die Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter, Stuttgart 2014.
- Wendler, Eugen (Hg.), „Die Vereinigung des europäischen Kontinents“. Friedrich List – Gesamteuropäische Wirkungsgeschichte seines ökonomischen Denkens, Stuttgart 1996.
- 

Musekamp, Jan: Friedrich List, die Eisenbahn, das Militär und Europa. In: Themenportal Europäische Geschichte (2015), URL: <<http://www.europa.clio-online.de/2015/Article=735>>.

Dieser Essay bezieht sich auf folgende Quelle: List, Friedrich: Deutschlands Eisenbahnsystem in militärischer Beziehung (1834-1836). In: Themenportal Europäische Geschichte (2015), URL: <<http://www.europa.clio-online.de/2015/Article=736>>.